

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	95	96	96	97	97
Autoroutes de dégagement (2)	90	91	92	91	92
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	96	95	93	90	91
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	79	79	78	78	78
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	56	53	52	51	50

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR - Institut de sondages Lavalie. Les données 2006 sont basées sur 2 652 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de deux essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,8 %	12,9 %
40-50	0,0 %	0,2 %	0,1 %	1,4 %	41,0 %
50-60	0,2 %	0,5 %	1,6 %	7,0 %	34,4 %
60-70	1,2 %	2,0 %	3,6 %	11,5 %	9,0 %
70-80	2,7 %	8,3 %	11,4 %	23,4 %	2,1 %
80-90	26,1 %	32,0 %	32,2 %	30,4 %	0,3 %
90-100	43,9 %	36,5 %	29,9 %	16,5 %	0,3 %
100-110	10,6 %	12,1 %	15,9 %	6,5 %	0,0 %
110-120	9,7 %	7,4 %	4,5 %	2,0 %	0,0 %
>120	5,6 %	0,9 %	0,5 %	0,5 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	91	91	92	92	90
Autoroutes de dégagement (2)	81	88	90	90	90
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	92	89	86	83
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	81	82	79	80	76
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	61	59	53	52	50

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR - Institut de sondages Lavalie. Les données 2006 sont basées sur 2 004 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de trois essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,0%	1,0 %	15,3 %
40-50	0,0 %	0,2 %	0,8%	2,2 %	39,6 %
50-60	0,0 %	0,0 %	4,4%	13,2 %	34,2 %
60-70	1,1 %	1,0 %	11,5%	15,9 %	9,0 %
70-80	5,4 %	7,7 %	14,3%	24,6 %	1,4 %
80-90	44,6 %	44,8 %	44,0 %	30,8 %	0,5 %
90-100	44,1 %	39,7 %	20,1 %	11,4 %	0,0 %
100-110	2,5 %	3,5 %	3,6 %	0,5 %	0,0 %
110-120	1,8 %	2,4 %	1,4 %	0,2 %	0,0 %
>120	0,4 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	91	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement (2)	88	88	90	89	90
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	87	87	86	86
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	81	78	80	78	77
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	59	57	54	50	49

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR - Institut de sondages Lavalie. Les données 2006 sont basées sur 17 551 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de quatre essieux et plus

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	15,0 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,1 %	2,4 %	41,5 %
50-60	0,0 %	0,1 %	1,1 %	6,0 %	35,2 %
60-70	0,7 %	1,1 %	2,6 %	18,9 %	5,6 %
70-80	2,9 %	5,2 %	16,7 %	30,7 %	2,0 %
80-90	37,2 %	50,1 %	52,2 %	29,6 %	0,4 %
90-100	57,1 %	41,3 %	25,2 %	11,8 %	0,2 %
100-110	1,1 %	1,6 %	1,3 %	0,2 %	0,0 %
110-120	0,4 %	0,6 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %
>120	0,6 %	0,1 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	87	87	86	86	88
Autoroutes de dégagement (2)	85	84	85	86	87
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	81	80	80	80	78
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	74	74	72	70	72
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	53	64	49	50	48

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR - Institut de sondages Lavalie Les données 2006 sont basées sur 675 observations.

Répartition par classes de vitesse des transports de matières dangereuses

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	17,6 %
40-50	0,0 %	0,0 %	2,0 %	5,6 %	44,1 %
50-60	0,0 %	0,0 %	2,0 %	4,2 %	32,4 %
60-70	0,5 %	0,4 %	11,9 %	34,7 %	5,9 %
70-80	7,9 %	14,3 %	46,5 %	34,7 %	0,0 %
80-90	61,6 %	57,7 %	26,7 %	18,1 %	0,0 %
90-100	27,1 %	26,0 %	8,9 %	2,8 %	0,0 %
100-110	0,5 %	1,1 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,5 %	0,4 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %
>120	1,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

COMMENTAIRES

Globalement, en 2006 par rapport à 2005, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles ont poursuivi leur baisse.

Etant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publions pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant les distributions des vitesses par couple

véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions de vitesses que leur dispersion autour de la moyenne est faible. En d'autres termes, les poids lourds d'une même catégorie roulent en grande majorité à la même vitesse.

Les données concernant les transports de matière dangereuse doivent par ailleurs être interprétées avec précautions étant donnée l'hétérogénéité des véhicules concernés et le faible effectif observé.